



DAS IST KEIN GROSSER WURF

Bewertung der europäischen „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“

(aus EVG-Sicht, Stand Mai 2021)

Im Dezember 2019 hatte die Europäische Kommission (EK) ihren „Green Deal“ vorgelegt – und dabei zugleich eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität angekündigt, um die Ziele dieses Green Deals umzusetzen.

Unter dem Titel „Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ liegt diese seit Ende 2020 vor. Das Ziel der Strategie ist, die Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu verringern und bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen.

Dafür müssten alle Verkehrsträger nachhaltiger gemacht werden; sie sollen auch nahtlos, sicher und effizient vernetzt, und auch widerstandsfähiger werden.

Nach eingehender Prüfung stellen wir fest: die von der EK vorgestellten Maßnahmen reichen nicht aus, um die Ziele zu erreichen.

Die Lenkungswirkung der Maßnahmen reicht nicht aus, um den Verkehr klimaneutral zu machen. So verkündet die Strategie lediglich eine Antriebswende bestehender Verkehre und nicht eine Mobilitätswende, die einen grundlegenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten würde. So würde sich nichts an der Flächenverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNVs und der Lieferverkehre (letzte Meile vom Güterbahnhof) ändern; auch würde die Anzahl an Staus und Verkehrsunfällen nicht zurückgehen.

Das heißt: Der vorhandene Individualverkehr sowie der Lkw-Verkehr sollen mit öffentlichen Zuschüssen elektrifiziert oder durch weitere alternative Antriebe klimaneutral werden. Auf der Schiene soll es hingegen eine weitere Verschärfung im intramodalen Wettbewerb im Güter- und Personenverkehr geben, um damit die Preissenkung und Effizienzsteigerung zu erreichen.

Vorgaben zur Stärkung der Schiene gegenüber der Straße, Verlagerungsziele oder konkrete Vorschläge zur Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV oder den öffentlichen Schienenpersonenverkehr auf regionalen, längeren nationalen oder europäischen Strecken gibt es nicht. Ebenso fehlen die Vorgaben für Verlagerung im Güterverkehr auf die Schiene. Strategien zur Verkehrsvermeidung, wie auch Perspektiven für den Rad- und Fußgängerverkehr: ebenfalls Fehlanzeige.

Eine ehrliche Gegenüberstellung der wahren Kosten einzelner Verkehrsträger und damit die Kostenwahrheit im Verkehr ist erst für 2050 angekündigt, 30 Jahre würde sich im Verkehr also nichts ändern. Der ungerechte Status quo bliebe damit zementiert.

Die Europäische Kommission definiert ihre Etappenziele wie folgt:

Bis 2030:

- Auf Europas Straßen sind mindestens 30 Mio. emissionsfreie Fahrzeuge unterwegs.
- 100 europäische Städte sind klimaneutral.
- Der Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (HGV) hat sich verdoppelt.
- Der Linienverkehr unter 500 km innerhalb der EU ist CO₂-neutral.
- Die automatisierte Mobilität wird im großen Maßstab eingeführt.
- Emissionsfreie Schiffe werden marktreif.

Bis 2050:

- Fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neue Lkw sind emissionsfrei.
 - Der Schienengüterverkehr (SGV) hat sich verdoppelt.
 - Der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) hat sich verdreifacht.
 - Das für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeit-Konnektivität ausgestattete multimodale Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist für das Gesamtnetz betriebsbereit.
-

Was bedeutet die veröffentlichte Strategie nun für Bahnen und Busse?

Wachstum im Schienengüterverkehr und Verlagerungsziele: **Fehlansage**

Besonders enttäuschend ist, dass eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene durch die angestrebten Strategien kaum noch möglich ist. Zwar ist von einer Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2050 die Rede. Das reicht jedoch nicht aus, um ein Ziel zu erreichen, das im Green Deal noch gefordert war: die Verlagerung des wesentlichen Anteils des Güterverkehrs auf die Schiene. Auch kann auf diese Weise das prognostizierte Wachstum von 85 Prozent im Güterverkehr bis 2050 nicht abgebildet werden.

Anscheinend deshalb werden auch keine Ziele mehr für eine Verkehrsverlagerung genannt, sondern es wird lediglich eine Verschärfung des verkehrsträgerinternen (intramodalen) Wettbewerbs auf der Schiene gefordert. Dabei will man auch Bereiche, wie zum Beispiel den Betrieb von Güterbahnhöfen oder dem Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (HGV) in den Wettbewerb einbeziehen.

Um die Kapazitäten auszuweiten, soll auf Automatisierung und Digitalisierung gesetzt werden, statt auf einen deutlichen und dringend notwendigen Aus-

bau der Schieneninfrastruktur. Um gleichzeitig den CO₂-Fußabdruck auf der Schiene zu verringern, soll weiter auf Elektrifizierung und alternative Antriebe gesetzt werden. Dieser Prozess befindet sich in Deutschland bereits in der Umsetzung.

Wenig konkret bleibt die Überarbeitung der sog. Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Die Vollendung der Verkehrskorridore und grenzüberschreitender Großprojekte wird angestrebt, ohne die Anbindung von Regionen an den Schienenverkehr zu definieren und der Stilllegung von Schienenstrecken vorzubeugen.

Für die angekündigten digitalen Lösungen und automatisierte Mobilität in ganz Europa sieht die Kommission keine Neubewertung und kein Mitgestalten durch die Beschäftigten bzw. ihre Interessenvertretungen vor. Massive Auswirkungen von Automatisierung und Digitalisierung auf die Beschäftigten und die Arbeitsplätze im Verkehr werden außer Acht gelassen.

Ausbau des Personenverkehrs: **Nur Floskeln**

Im Personenfernverkehr will die EK den Verkehr unter 500 km CO₂-neutral machen. Leider wird nicht gesagt wie das umgesetzt werden soll. Von einer Verlagerung auf die Schiene im Fern- und Nahverkehr sowie auf den ÖPNV ist nicht die Rede, stattdessen von Anreizen für „verschiedene Mobilitätsoptionen“. Dazu gehört offenbar auch, dass Vergabeverfahren im Schienenpersonenfernverkehr erprobt werden sollen. Auch werden Anreize wie z. B. Fahrzeugpools angeregt, die durch Konzessionäre betrieben werden. Eine solche Strategie, wenn Netz und Fahrzeuge von den Staaten zur Verfügung gestellt würden,

würde zu Sozialdumping und evtl. inkompatiblen Fahrpreissystemen führen. Schließlich wären die Personal- und Fahrpreise die einzig verbleibenden Stellschrauben im Wettbewerb.

Ebenfalls ist von Anreizen für E-Mobilität die Rede, also möglicherweise von Zuschüssen für Elektrofahrzeuge, Anreize für die Verlagerung oder Reduktion von Verkehren werden nicht genannt. Dies gilt gleichermaßen für den Fern- und Nahverkehr. Eine tatsächliche Mobilitätswende wird so verhindert.

Mobilitätswende in den Ballungsräumen und auf dem Land:

Plattformanbieter sind keine Lösung

Eine aktive Unterstützung oder konkrete Vorgaben zum Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Verkehr gibt es in dem Vorschlag der Kommission nicht. Stattdessen sollen Mikromobilität, private Mietfahrzeuge oder Plattformanbieter, also Vermitt-

ler fremder Dienstleistungen, zusätzlich entstehen. Diese Angebote sind nicht ein Teil des öffentlichen Verkehrs und unterliegen nicht dessen Arbeits- und Sozialstandards. Gerade die Plattformanbieter werden lediglich den Wettbewerb der vorhandenen Sys-

teme verschärfen, da sie keine eigenen Mobilitätslösungen anbieten, sondern als zwischengeschaltete Vermittler noch mitverdienen wollen. Zusätzliche Sharing-Angebote führen sogar noch zu weiterer Verkehrs- und Parkraumbelastung (Free-Floating, also ohne Bindung an feste Stellplätze). Für Verkehre an den Rändern oder abseits von Ballungsräumen werden keine Lösungen vorgestellt. Gerade dort aber wären zusätzliche Innovationen und Anreize zum Beispiel für Vernetzungsangebote von Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehre wichtig.

Soziale Ausgestaltung der Strategie: **vage Ankündigungen**

Nach der Nennung sozialer Aspekte für Beschäftigte in der Mobilitätsbranche sucht man in der Strategie fast vergebens. Die EK will lediglich, dass „der Verkehrssektor gute soziale Bedingungen, Weiterbildungsmöglichkeiten und attraktive Arbeitsplätze bietet“, damit „der ökologische und digitale Wandel sozial gerecht verläuft“. Wie das jedoch erreicht oder gesichert werden soll, dazu gibt es keine Aussagen.

Die Ankündigungen hierzu sind sehr vage. Die EK stellt fest, dass niemand zurückgelassen werden soll, aber die strategischen Ziele lassen keinen anderen Schluss zu, dass man sich in Brüssel der

Es ist zweifelhaft, ob der angekündigte Einsatz von Drohnen im städtischen oder stadtnahen Bereich einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung umweltfreundlicherer und kostengünstigerer Nahverkehrslösungen leisten kann. Den Betrieb von Drohnen sehen wir als experimentelles, energieintensives und unsicheres Transportmittel und bestenfalls als Nischenprodukt für spezielle Anwendungen, zum Beispiel für die Belieferungen entlegener Empfänger*innen mit Medikamenten.

Verantwortung zur Erreichung einer notwendigen Mobilitätswende entziehen will. Um Störungen des Verkehrssystems in Zukunft zu vermeiden, will die Kommission Notfallpläne ausarbeiten und ein harmonisiertes Mindestniveau wesentlicher Verkehrsdienstleistungen ausloten. Dies sehen wir sehr kritisch. Denn die Einführung von sog. Mindestdienstleistungen würde bedeuten, dass auch bei Streiks bestimmte Verkehre nicht beeinträchtigt werden dürfen. Das lehnen wir als eine Einschränkung der Gewerkschaftsrechte, zum Beispiel des Streikrechts, ab.

Positionen der EVG: nach wie vor aktuell

Die ursprünglichen Ziele der EK mit einer Verlagerung wesentlicher Teile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und der Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr müssen wieder in den Fokus der europäischen Politik rücken.

Zudem müssen die sozialen Aspekte der Mobilitätsbranche, wie die Verschiebung von Arbeitsplätzen auf den Bereich des öffentlichen Transports im Güter- wie im Personenverkehr auf der Schiene und dem ÖPNV berücksichtigt werden.

Bleibt man bei den ursprünglichen – und notwendigen! – Verlagerungszielen, kann der öffentliche Verkehr Jobmotor in Europa sein. Dies muss mit einer aktiven Beschäftigungspolitik mit Aus- und Weiterbildung sowie Umschulungsprogrammen unterstützt werden.

Für die Mobilitätswende ist eine massive Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene not-

wendig. Die Schiene muss das Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität sein. In der Konsequenz macht das einen massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Personen- wie den Güterverkehr erforderlich.

Eine gute Anbindung der Städte und des Umlandes gleichermaßen an den Schienenverkehr ist als Alternative zur Straße notwendig, damit Menschen und Wirtschaft einen verlässlichen und ausreichenden Zugang zum Schienenpersonen- und Güterverkehr ermöglicht wird. Es ist nicht nur der Ausbau der TEN-V Netze und Korridore wichtig – wir brauchen den Schienenverkehr in der Fläche, in den Städten und zwischen den Städten, sowie Nachtzüge statt Flüge in Europa. Wir brauchen keine Verschärfung des intramodalen, sondern einen fairen intermodalen Wettbewerb mit deutlichen Vorteilen zugunsten der Schiene, nicht wie bisher zugunsten der Straße. Mehr Wettbewerb auf der Schiene führt nicht zu mehr Verkehren, sondern zu einem fragileren Eisenbahnsystem.

Forderungen zur Strategie der Europäischen Kommission für den Verkehrsbereich:

- Den Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehr in Europa auf 25 Prozent bis 2030 und auf 40 Prozent bis 2050 erhöhen. Dafür müssen die Kapazitäten so erhöht werden, dass eine Verlagerung von rund 30 Prozent des Straßengüterverkehrs sowie die Wachstumsprognosen quantitativ aufgefangen werden können. Bis 2050 ist von einer vier- bis fünffachen Güterverkehrsmenge auszugehen;
- Bis 2030 doppelt so viele Bahnkund*innen im Schienenpersonenverkehr zu gewinnen und den Öffentlichen Personenverkehr bis 2050 als vollständige Alternative für den individuellen Pkw-Verkehr ausbauen;
- Konkrete Regelungen und umfassender Schutz der Beschäftigten im Zusammenhang mit den angestrebten Zielen der EK. Das muss die Verlagerungs- sowie auch die Digitalisierungs- und Automatisierungsziele umfassen;
- Ausbeutung im Zusammenhang mit der Harmonisierung von Verkehrsräumen muss verhindert werden. Vielmehr brauchen wir eine sozial gerechte Harmonisierung von Beschäftigungsbedingungen und Sozialschutz bei grenzüberschreitenden und europäischen Langstreckenverkehren;
- Keine Einschränkung von Gewerkschaftsrechten und des Streikrechts durch Einführung von sog. Mindestdienstleistungen;
- Gute Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen, auch um die Attraktivität des Arbeitsmarktes im öffentlichen Verkehr zu steigern;
- Reformierung des Beihilferechts, um eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Schienengüter- und Personenverkehr in Europa zu erreichen und die staatliche Verantwortung zu stärken;
- Keine Verschärfung des intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene, stattdessen mehr Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern;
- Nicht nur emissionsfreie und -arme Fahrzeuge auf der Straße fördern, sondern eine Maut auf allen Straßen einführen, um Kostengerechtigkeit zu schaffen;
- Öffentlich finanzierter Mobilitätsfonds für eine erschwingliche und faire öffentliche Mobilität für die Menschen in Europa;
- Einführung und Förderung der Digitalen automatischen Kupplung zur Unterstützung des klimafreundlichen Einzelwagenverkehrs auf der Schiene;
- Eine komplette Elektrifizierung der Strecken für den Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr in Europa und aller grenzüberschreitenden Strecken. Nur in Ausnahmefällen sollen alternative Technologien genutzt werden;
- In den Ballungsräumen müssen die Verkehrsräume so umgestaltet werden, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote gefördert und Fußgänger und Fahrradfahrer bevorzugt werden. Auch im urbanen Güterverkehr sind umweltfreundliche Lösungen anzustreben, zum Beispiel dezentrale, multimodale Terminals zum Güterumschlag Schiene – Straße. Dabei müssen neue Güterverteilsysteme vom E-Transporter über Gütertram bis zum Lastenrad berücksichtigt werden;
- Der Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn muss in jedem Hafen mit ausreichenden Kapazitäten ermöglicht werden.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 • 10117 Berlin • www.evgt-online.org



Wir leben Gemeinschaft